

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

16 oktober 2007

**De kanaalzone Gent-Terneuzen –  
Werkbezoek aan Terneuzen**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES  
VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN  
INFRASTRUCTUUR EN  
VOOR LEEFMILIEU EN ENERGIE

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER L. SEVENHANS <sup>(1)</sup>

(1) Samenstelling van de commissie voor Ruimtelijke ordening en Infrastructuur:  
Voorzitter: de heer Blom  
Leden: Mevrouw Andrich, de heren Biskop, Hessels, Lebrun, Marinower, Oplaat, Senesael, Sevenhans, mevrouw Talhaoui en de heer Van der Ham.

(1) Samenstelling van de commissie voor Leefmilieu en Energie:

Voorzitter: de heer Hessels  
Leden: de heren Biskop, Bossuyt, Collignon, mevrouw Demeulenaere, de heren Draps, Duyvendak, Eigeman, Negri, Oberweis, mevrouw Swenker en de heer Wymeersch.

VAST SECRETARIAAT  
VAN DE INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD  
PALEIS DER NATIE — BRUSSEL

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

16 octobre 2007

**La zone du canal Gand-Terneuzen –  
Visite de travail à Terneuzen**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES  
DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET DE L'INFRASTRUCTURE  
ET DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DE L'ÉNERGIE

PAR  
M. L. SEVENHANS <sup>(1)</sup>

(1) Composition de la commission de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure:  
Président: M. Blom  
Membres: Mme Andrich, MM. Biskop, Hessels, Lebrun, Marinower, Oplaat, Senesael, Sevenhans, Mme Talhaoui et M. Van der Ham.

(1) Composition de la commission de l'environnement et de l'Énergie:  
Président: M. Hessels  
Membres: MM. Biskop, Bossuyt, Collignon, Mme Demeulenaere, MM. Draps, Duyvendak, Eigeman, Negri, Oberweis, Mme Swenker et M. Wymeersch.

SECRETARIAT PERMANENT  
DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE DE BENELUX  
PALAIS DE LA NATION — BRUXELLES

De commissies voor Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur en voor Leefmilieu en Energie behandelden op 25 juni 2007 het dossier van de kanaalzone Gent-Terneuzen tijdens een werkbezoek aan Terneuzen.

**De heer Blom** verwelkomt de aanwezigen. Hij dankt de burgemeester van Terneuzen voor de ontvangst en voor het ter beschikking stellen van het gemeentehuis voor de werkzaamheden.

Na een korte toelichting bij de werkzaamheden van het Beneluxparlement en bij de aandachtspunten voor de toekomst, verleent hij het woord aan de heer Lonink.

### **Uiteenzetting van de heer Jan Lonink, burgemeester van Terneuzen**

De heer Lonink merkt op dat er in de kanaalzone intensief wordt samengewerkt. In 2003 zijn de gemeenten Axel, Sas van Gent en Terneuzen op eigen initiatief samengegaan, zodat de gemeente Terneuzen nu het hele Nederlandse gedeelte van de kanaalzone omvat. Terneuzen heeft ook een zeer intensieve samenwerking met Zelzate en Gent, en uiteraard ook met de directie van *Zeeland Seaports*.

Hijzelf is, naast burgemeester, ook voorzitter van de veiligheidsregio Zeeland, die bevoegd is voor de volledige veiligheidsproblematiek op de politie na: brandweer, medische hulp, evacuatieplannen.

Een van de aspecten van die problematiek is de veiligheid op de Westerschelde.

De ministeries van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat hebben opdracht gegeven voor een studie over incidentbestrijding op het water, waarbij uitgegaan werd van vier grote gebieden (Noordzee, Schelde, Maas en Rijnbekken), maar het moet worden gezegd dat in dat kader nergens gesproken wordt van grensoverschrijdende samenwerking.

Dat belet niet dat er morgen een overleg is gepland met de bevoegde Belgische en Nederlandse provinciegouverneurs en de Antwerpse havenscheper Van Peel, waarop deze aangelegenheid ter sprake zal komen.

Men moet ook voor ogen houden dat het Westerscheldedossier drie luiken omvatte: natuurlijkheid,

Les commissions de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure et de l'Énergie ont examiné le dossier de la zone du canal Gand-Terneuzen lors d'une visite de travail à Terneuzen le 25 juin 2007.

**M. Blom** souhaite la bienvenue aux participants. Il remercie le bourgmestre de Terneuzen pour son accueil et pour la mise à disposition de la maison communale pour les besoins des travaux.

Après un bref exposé sur les travaux du Parlement Benelux et sur les priorités pour le futur, il cède la parole à M. Lonink, bourgmestre de Terneuzen.

### **Exposé de M. Jan Lonink**

M. Lonink relève que la coopération est intensive dans la zone du canal. En 2003, les communes d'Axel, de Sas van Gent et de Terneuzen se sont groupées de leur propre initiative, de sorte que la commune de Terneuzen comprend désormais l'ensemble de la partie néerlandaise de la zone du canal. De même, Terneuzen coopère intensivement avec Zelzate et Gand, et bien entendu aussi avec la direction de *Zeeland Seaports*.

M. Lonink lui-même exerce, outre la fonction de bourgmestre, la présidence de la zone de sécurité de Zélande qui est compétente pour l'ensemble de la problématique de la sécurité, à l'exception de la police: services d'incendie, aide médicale, plans d'évacuation.

La sécurité sur l'Escaut occidental constitue l'un des volets de cette problématique.

Les ministères de l'Intérieur et des Communications ont commandé une étude sur les interventions lors d'incidents se produisant sur l'eau, sur la base de quatre grandes zones (mer du Nord, Escaut, Meuse et bassin du Rhin). Il convient de préciser qu'il n'est question nulle part, dans ce cadre, de coopération transfrontalière.

Une concertation n'en est pas moins prévue demain avec les gouverneurs de province belge et néerlandais compétents et avec l'échevin anversois en charge des ports, M. Van Peel, concertation à la faveur de laquelle cette matière sera abordée.

Il faut tenir compte aussi du dossier de l'Escaut occidental qui comprenait trois volets: le caractère

toegankelijkheid en veiligheid. Voor het eerste luik werd 200 miljoen euro voorzien, voor het tweede 100 miljoen, maar voor het derde niets omdat uit de studies werd opgemaakt dat er geen problemen rezen op dat vlak, meer bepaald wat de veiligheidscontouren betreft. Daarover zijn nu twijfels gerezen, maar ondertussen is het Verdrag wel gesloten.

Er moet in deze aangelegenheid met nadruk worden gewezen op het belang van grensoverschrijdende samenwerking.

De aangelegenheid is zeer complex, ook op het interne Nederlandse vlak: men moet, ruw geschat, rekening houden met meerdere basiswetten (politie, brandweer, ...), een aantal handboeken, een twaalfstal wetten die specifiek gelden voor het water, een vijftiental andere wetten die samenhang vertonen met de aangelegenheid, talrijke administraties, enz. En er bestaat geen specifieke zorgnorm en spelen ook particuliere belangen mee.

Bovendien is een groot deel, in feite het grootste deel, van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde bestemd voor Antwerpen. Het is dan ook jammer dat er in het verleden zo weinig contact was met België of medewerking vanuit België met betrekking tot deze aangelegenheid, al stelt men wel een toenemende belangstelling vast vanuit Gent en Antwerpen. Toch blijft het beleid in deze aangelegenheid vooral een «nationaal beleid».

Men zou niet alleen de kennis van Rotterdam en Antwerpen beter kunnen benutten, maar er is vooral behoefte aan meer ruimte voor regionale samenwerking en samenwerking in het algemeen, bijvoorbeeld tussen alle Scheldehavens. Er is daarnaast ook nood aan een onderlinge afstemming van de normen.

#### **Uiteenzetting van de heer Pieter Jonker, projectmanager projectgroep KTG 2008**

De projectgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen 2008 (KTG 2008) heeft als opdracht het uitvoeren van een grensoverschrijdende verkenning naar de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone.

Het project heeft als doel het leveren van een gedragen beleidsvoorbereiding middels een onderzoek- en projectspoor.

naturel, l'accessibilité et la sécurité. Des budgets de 200 et de 100 millions d'euros sont prévus pour les deux premiers mais rien pour le troisième parce que les études ont montré qu'il ne se pose pas de problèmes à ce propos, particulièrement en ce qui concerne la sécurité. Des doutes ont été émis à cet égard mais le Traité a entre temps été conclu.

Il convient en l'espèce de souligner explicitement l'importance de la coopération transfrontalière.

Le dossier est très complexe, également au plan interne néerlandais: il faut, en gros, tenir compte des lois de base (police, services d'incendie, ...), d'un certain nombre de manuels, de quelque douze lois qui concernent spécifiquement l'eau, d'une quinzaine d'autres lois qui présentent des rapports avec la matière, de nombreuses administrations, etc. Il n'existe en outre pas de normes spécifiques et des intérêts particuliers sont également en jeu.

En outre, une grande partie – la majeure partie en fait – du trafic maritime sur l'Escaut occidental a pour destination Anvers. Il est dès lors regrettable qu'il y ait eu très peu de contacts ou de collaboration depuis la Belgique dans ce domaine, même si l'on observe un intérêt croissant manifesté par Gand et Anvers. En cette matière toutefois, la politique n'en reste pas moins «nationale».

On pourrait non seulement mieux exploiter la connaissance de Rotterdam et d'Anvers mais il faut en outre davantage de marge pour la coopération régionale et pour la coopération en général, par exemple entre tous les ports de l'Escaut. Il faut aussi harmoniser les normes.

#### **Exposé de M. Pieter Jonker, chef de projet, projectgroep KTG 2008**

Le *projectgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen 2008* (KTG 2008) a été chargé de procéder à une étude transfrontalière de l'accessibilité maritime de la zone du canal Gand-Terneuzen à la lumière du potentiel logistique de cette zone.

Il s'agit de définir une politique appuyée, sur la base d'une étude et d'un projet.

Het nagestreefde resultaat is een ontwikkelingschets en voorstellen voor concrete besluitvorming of projecten, af te ronden in september 2008.

De kanaalzone Gent-Terneuzen moet in een ruim perspectief worden geplaatst met de as Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Gent in de ene richting, Gent-Rijsel-Cambrai-Canal Seine-nord Europe in de andere richting, de as Seine-Namen-Luik-Duitsland, de as Le Havre-Rouen-Parijs en zo verder.

Uitgangspunt was de vaststelling dat er geen gemeenschappelijk gedragen Vlaams-Nederlandse probleemstelling was inzake de maritieme toegang van het kanaal Gent-Terneuzen. Daarom werd besloten het probleem gezamenlijk te verkennen en gezamenlijk voorstellen te doen voor oplossingsrichtingen in de vorm van een aantal scenario's, naar het voorbeeld van de ProSes ontwikkelingschets voor de Scheldeverdieping. Dat werk moet tegen het najaar 2008 klaar zijn.

*Grosso modo* moeten de volgende stadia worden doorlopen voor er een spade in de grond kan gaan: probleembepaling, bepalen van de mogelijke oplossingsrichtingen, rentabiliteitsbeoordeling (kosten en baten), mogelijke verdeling kosten en baten, welk probleem wordt in feite opgelost, hoe worden de kosten en baten daadwerkelijk verdeeld, uitwerking van de gekozen oplossingsrichting(en), tracé, milieu en inspraak, en dan uiteindelijk de aanvang van de werken.

De omgeving van de projectgroep wordt in de eerste plaats gevormd door enerzijds het *Stakeholders Advies Forum* (SAF) met een adviserende rol, en anderzijds de Technische Scheldec commissie (TSC) en de stuurgroep met een ambtelijke sturende en controlerende rol. Het *Stakeholders Advies Forum* en de Technische Scheldec commissie en de stuurgroep adviseren en rapporteren aan de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden, bij wie de beslissingsbevoegdheid ligt.

Het *Stakeholders Advies Forum* wordt voorgezeten door de heer *Gerrit Braks*, hier aanwezig, en mevrouw *Miet Smet*. Het strekt om alle belanghebbenden van in het begin bij het dossier te betrekken en een forum te creëren waarop hun standpunten en adviezen kunnen worden meegenomen in het dossier.

La démarche devrait déboucher pour septembre 2008 sur une esquisse de développement et des propositions de décisions ou des projets concrets.

La zone du canal Gand-Terneuzen doit être considérée dans une perspective large, avec les axes Amsterdam-Rotterdam-Anvers dans un sens et Gand-Lille-Cambrai-Canal Seine-nord Europe dans l'autre, ainsi que les axes Seine-Namur-Liège-Allemagne, Le Havre-Rouen-Paris, etc.

Le point de départ est le constat de l'absence de toute définition commune de la problématique par la Flandre et les Pays-Bas en ce qui concerne l'accessibilité maritime du canal Gand-Terneuzen. C'est pourquoi il a été décidé d'étudier le dossier en commun et de formuler des propositions de solutions communes sous la forme de scénarios, à l'image de l'esquisse de développement *ProSes* pour l'approfondissement de l'Escaut. Ce travail doit être achevé pour l'automne 2008.

*Grosso modo*, la procédure suivante devra être mise en oeuvre avant que les travaux puissent être entamés: cerner le problème, déterminer les solutions envisageables, évaluer la rentabilité (coûts-avantages), répartir éventuellement les coûts et les bénéfices, préciser quel problème sera résolu et comment les coûts et les bénéfices seront effectivement répartis, développer la (les) solution(s) retenue(s), prévoir le tracé, tenir compte de l'environnement et de la participation et, enfin, demander le permis d'effectuer les travaux.

L'environnement du groupe de projet est constitué en premier lieu du *Stakeholders Advies Forum* (SAF) qui joue un rôle consultatif, ainsi que de la *Technische Scheldec commissie* (TSC) et du groupe directeur, qui joue un rôle d'accompagnement et de contrôle au plan administratif. Le *Stakeholders Advies Forum*, la *Technische Scheldec commissie* et le groupe directeur rendent des avis et font rapport aux ministres flamands et néerlandais à qui appartient le pouvoir de décision..

Le *Stakeholders Advies Forum* est présidé par M. *Gerrit Braks*, ici présent, et par Mme *Miet Smet*. Il souhaite associer d'emblée tous les intéressés au dossier et créer un forum dans le cadre duquel leurs points de vue et avis puissent être joints au dossier.

De opeenvolgende stappen die de projectgroep moet doorlopen, zijn dus de probleemanalyse, de uitwerking van scenario's en oplossingsrichtingen en de kosten-batenanalyse met inbegrip van de verdelingseffecten.

De probleemanalyse is klaar en werd door de Technische Scheldec commissie goedgekeurd op 30 mei 2007. De scenario's en de kosten-batenanalyse zijn in voorbereiding.

De studies voor de probleemanalyse omvatten een vestigingsplaatsonderzoek, een markt- en concurrentieanalyse, een scheepvaart-economische studie en een simulatie scheepvaartverkeer. Uit deze studies worden knelpunten afgeleid. Daarnaast worden de milieuaspecten geïventariseerd, aan de hand van bestaande studies. Vervolgens wordt enerzijds het nulalternatief bekeken (dat betekent niets doen), en anderzijds de projectalternatieven, en kan vervolgens een kosten-batenanalyse worden uitgewerkt.

Het vestigingsplaatsonderzoek behelst het in kaart brengen van de huidige en te verwachten vestigingsplaatsfactoren in de Kanaalzone.

De markt- en concurrentieanalyse moet inzicht verschaffen in de karakteristieken van de huidige en toekomstige goederenstromen en in de concurrentiebepalende factoren ten opzichte van andere relevante havens. Voor deze analyse werd rekening gehouden met de havens in het gebied gaande van Le Havre tot Hamburg.

De scheepvaart-economische studie betreft de ontwikkelingen inzake de relevante aspecten van de scheepvaart (binnen- en zeevaart, vlootontwikkeling, herkomst, bestemming en doorvaart) in relatie tot de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven in de kanaalzone.

De simulatie van het scheepvaartverkeer omvat het modelmatig pronostiker van het scheepvaartverkeer in de kanaalzone.

Wat de locatiekeuze betreft, werd nagegaan wat de echte knelpunten «*in driver*» zijn, en welke punten eerder onder de noemer «*nice to have*» vallen. Drivers zijn zaken die noodzakelijk zijn, zaken waarvan het niet goed zou zijn dat ze niet aangepakt worden als er problemen rijzen. Men stelt vast dat de grootte en beschikbaarheid van de zeesluis en/of de betrouwbaarheid van de zeesluis knelpunten vormen voor een aantal belangrijke sectoren (agro en voeding, automotive, metaal,

Les démarches successives à effectuer par le groupe de projet sont donc l'analyse du problème, l'élaboration de scénarios et la recherches de solutions, et l'analyse des coûts-bénéfices, en ce compris les effets de la répartition.

L'analyse du problème est prête et a été approuvée par la *Technische Scheldec commissie* le 30 mai dernier. Les scénarios et l'étude des coûts-bénéfice sont en préparation.

Les études en vue d'une analyse de la problématique comprennent une étude du site d'implantation, une étude du marché et de la concurrence, une étude de l'économie de la navigation et une simulation du trafic. Elles doivent permettre d'identifier les entraves. Par ailleurs, il sera procédé à l'inventaire des aspects environnementaux sur la base des études existantes puis à l'examen de l'alternative zéro (c'est-à-dire ne rien faire) et des différentes solutions possibles. Enfin, l'étude des coûts-bénéfices pourra être effectuée.

L'étude du site d'implantation comprend la mise en carte des facteurs d'établissement actuels et prévisibles dans la zone du canal.

L'analyse du marché et de la concurrence doit permettre d'y voir clair dans les caractéristiques des flux de marchandises actuels et futurs et dans les facteurs qui déterminent la concurrence par rapport aux autres ports importants. Il a été tenu compte, dans le cadre de cette analyse, des ports situés dans la zone comprise entre Le Havre et Hambourg.

L'étude de l'économie de la navigation porte sur les développements des aspects déterminants de la navigation maritime (navigation intérieure et maritime, développement de la flotte, provenance et passage) en relation avec les possibilités de développement des entreprises dans la zone du canal.

La simulation de la navigation consiste à prévoir l'évolution de ce trafic dans la zone du canal sur la base de modèles.

Concernant le choix du site d'implantation, on a cherché à identifier les véritables écueils «*in driver*» ainsi que les points qui seraient plutôt à classer sous le dénominateur «*nice to have*». Les «*drivers*» sont des éléments indispensables dont il serait peu judicieux de ne pas s'occuper en cas de problème. On observe que la taille et la disponibilité de l'écluse maritime et/ou la fiabilité de l'écluse maritime constituent des entraves pour un certain nombre de secteurs importants (agro-alimentaire,



logistiek), naast trouwens het weg- en spoorvervoer en de productiefactor arbeid.

Daarbij blijkt dat, als men uitgaat van een industrieel scenario, de problemen in de toekomst zowat dezelfde zullen zijn als nu. In een logistiek scenario winnen de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het sluisencomplex nog aan belang. In een BIO-scenario winnen de synergievoordelen en de maritieme toegang aan belang. Maar, voor het overige zijn de knelpunten dezelfde in de drie scenario's.

Wat de maritieme bereikbaarheid betreft, werd een vergelijking uitgevoerd met andere havens wat de maximale scheepsgrootte (DWT) en de gevoeligheid voor uitval van de zeesluis betreft. De maximale scheepsgrootte in de kanaalzone Gent-Terneuzen bedraagt 60 000 ton (80 000 gelichter) tegenover bijvoorbeeld 140 000 ton in Antwerpen, 170 000 ton in Vlissingen of Zeebrugge, 300 000 ton in Duinkerken en 500 000 ton in Rotterdam.

De gevoeligheid voor uitval van de zeesluis is zeer groot: 95 % van de lading gaat door de Westsluis, en 65 % kan door de afmetingen enkel door die sluis! Voor de meeste andere havens bestaat dit probleem niet (Rotterdam, Vlissingen, Port Ouest Duinkerken) of enkel voor een deel van de haven (achterhaven Zeebrugge, Antwerpen-Linkeroever, Port Est Duinkerken). De Kanaalzone kampt dus met een combinatie van kleine schepen en grote gevoeligheid voor de uitval van de toegang.

Op het vlak van de bereikbaarheid voor de binnenvaart zijn de verschillen dan weer niet groot tussen de onderzochte havens, onverminderd wat hierna wordt gezegd.

Men stelt vast dat wat de scheepvaart in haar geheel betreft (zeevaart en binnenvaart), aan een aantal minimale vereisten inzake fysieke bereikbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid ofwel niet is voldaan, ofwel slechts nipt is voldaan op dit ogenblik.

Dat leidt tot het besluit dat het potentieel van de kanaalzone deels niet zal worden gerealiseerd zonder grotere sluis (geen schaalkostenvoordeel), door capaciteitsbeperkingen en door congestie (geen bedrijfszekerheid).

automotive, métal, logistique), à côté du reste du transport routier et ferroviaire et du facteur de production travail.

Il s'avère à cet égard que si l'on se fonde sur un scénario industriel, les problèmes à venir seront en gros les mêmes qu'aujourd'hui. Dans le cadre d'un scénario logistique, l'importance de la fiabilité et de l'accessibilité du complexe éclusier s'accroît encore. Dans un scénario BIO, c'est l'importance des avantages en termes de synergie et d'accessibilité maritime qui augmente. Mais pour le surplus, les écueils sont identiques dans les trois scénarios.

En ce qui concerne l'accessibilité maritime, il a été procédé à une comparaison avec d'autres ports pour ce qui est du tonnage maximum des navires (DWT) et de l'influence de la mise hors service de l'écluse maritime. Le tonnage maximum dans la zone du canal Gand-Terneuzen est de 60 000 tonnes (80 000 avec acconage) contre par exemple 140 000 à Anvers, 170 000 à Flessingue ou à Zeebrugge, 300 000 à Dunkerque et 500 000 à Rotterdam.

La sensibilité à la mise hors service est importante: 95 % du chargement passent par l'écluse ouest et, en raison de la taille, 65 % ne peuvent passer que par là! Ce problème ne se pose pas dans la plupart des autres ports (Rotterdam, Flessingue, Port Ouest de Dunkerque) ou alors seulement dans une partie du port (arrière-port de Zeebrugge, Anvers-Rive gauche, Port Est de Dunkerque). La zone du canal est donc confrontée à une combinaison de petits bateaux et d'une grande sensibilité en cas de mise hors service de cet accès.

En ce qui concerne l'accessibilité pour la navigation intérieure, les différences ne sont pas très importantes entre les ports étudiés, sans préjudice de ce qui est précisé ci-après.

On constate que pour la navigation dans son ensemble (maritime et intérieure), il n'est pas satisfait, ou tout juste actuellement, à un certain nombre de conditions minimales relatives à l'accessibilité physique, à la disponibilité ou à la fiabilité.

Cela amène à conclure que le potentiel que renferme la zone du canal ne pourra en partie pas être réalisé sans une écluse plus grande (pas d'avantages en terme de coût d'échelle), en raison d'une limitation des capacités et d'une congestion (pas de sécurité d'exploitation).

De omvang van die effecten moet nog nader worden onderzocht in het kader van de kosten-batenanalyse.

Wat het aantal scheepsbewegingen betreft, dat neemt toe in de drie sluisen: de Oostsluis (binnenvaart), de Westsluis (zeesluis) en de oude Middensluis (respectievelijk  $\pm$  38 000, 17 500 en 12 000 scheepsbewegingen in 2005).

Men moet ook rekening houden met de evolutie inzake diepgang en afmetingen van de schepen. De maximale toegestane diepgang is 12,5 meter. Op dit ogenblik hebben 35 % van de bulkcarriers, goed voor 58 % van de lading, al een diepgang van meer dan 12 meter.

De maximale toegestane breedte bedraagt 34 meter; 45 % van de bulkcarriers (70 % van de lading) en 45 % van de autoschepen (64 % van de lading) is breder dan 32 meter.

Ook in de binnenvaart is een schaalvergroting aan de gang. Tussen 1996 en 2005 is de gemiddelde lading gestegen van 900 ton naar 1 060 ton.

Het aandeel van de wereldvloot bulkcarriers dat nu al niet door de Westsluis kan, bedraagt 12 %, voor 38 % van de dwt. Bij gelijke zaken zal het in 2030 gestegen zijn tot 18 %, voor 41 % van de dwt. De geplande verruiming van het Panamakanaal zal die evolutie nog versterken. Om dezelfde reden kan worden verwacht dat het aantal autoschepen dat niet meer door de sluis kan, zal stijgen van 8 nu tot 170 in de toekomst.

De gemiste schaalvoordelen kunnen oplopen tot 7 euro per ton.

De schaalvergroting van de binnenvaart leidt niet tot problemen op het vlak van de afmetingen van de sluisen. Daarentegen brengen de volumestijging en schaalvergroting mee dat de binnenvaart de drie sluisen meer en meer gebruikt. Dat leidt tot wachttijden en tot een toename van de congestiekans, met mogelijke repercussies voor de zeevaart. Het aandeel van de binnenvaart in het geheel van de scheepvaart stijgt, onder andere door de toename van de doorvoer.

De conclusie van de probleemanalyse luidt dat in het vervolgtraject projectalternatieven moeten worden uitgewerkt voor het oplossen van proble-

L'importance de ces effets doit encore être évaluée dans le cadre de l'étude des coûts-bénéfices.

Le nombre de mouvements de bateaux augmente dans les trois écluses: l'écluse est (navigation intérieure), l'écluse ouest (écluse maritime) et l'ancienne écluse centrale (respectivement  $\pm$  38 000, 17 500 et 12 000 mouvements en 2005).

Il convient de tenir compte aussi d'une évolution qui concerne le tirant d'eau et les dimensions des bateaux. Le tirant d'eau maximum autorisé est de 12,5 m. Actuellement déjà, 35 % des bateaux de transport de marchandises en vrac, qui représentent 58% du chargement, ont un tirant d'eau qui dépasse les 12 m.

La largeur maximum autorisée est de 34 m.; 45 % des transporteurs de marchandises en vrac (70 % du chargement) et 45 % des transporteurs de voitures (64 % du chargement) dépassent les 32 m.

On observe également un accroissement d'échelle dans la navigation intérieure. Entre 1996 et 2005, le chargement moyen est passé de 900 à 1 060 tonnes.

La part de la flotte mondiale de transporteurs de vrac qui, aujourd'hui déjà, n'ont pas accès à l'écluse ouest représente 12 %, contre 38 % pour le DWT. A situation inchangée, elle sera passée à 18%, contre 41 % pour le DWT. L'élargissement prévu du canal de Panama renforcera encore cette évolution. On peut s'attendre, pour les mêmes raisons, à ce que le nombre de transporteurs de voitures qui ne pourront plus traverser l'écluse passera de 8 aujourd'hui à 170 à l'avenir.

La perte d'avantages d'échelle pourrait se monter à 7 euros par tonne.

L'accroissement d'échelle de la navigation intérieure ne pose pas de problèmes en ce qui concerne les dimensions des écluses. En revanche, l'accroissement d'échelle et de volume entraînent une utilisation accrue des trois écluses. Il en résulte des délais d'attente et une augmentation du risque de congestion, avec de possibles repercussions sur la navigation maritime. La part de la navigation intérieure dans l'ensemble de la navigation augmente, entre autres parce que le transit est en hausse.

Il ressort de l'analyse du problème que des solutions de remplacement devront être développées ultérieurement pour résoudre les questions de tirant

men met diepgang, breedte (en lengte) van het huidige en toekomstige scheepvaartverkeer en voor het oplossen van capaciteitsproblemen voor zeevaart en binnenvaart bij toenemend gebruik van het sluizencomplex en het kanaal.

Er is ook aandacht vereist voor het spoor- en wegvervoer wat betreft de samenhang met de toegankelijkheidsproblematiek voor de zeevaart en de binnenvaart.

Het knelpuntenonderzoek heeft, zoals hiervoor gezegd, ook gewezen op knelpunten met betrekking tot de regelgeving, de energiekosten en de productiefactor arbeid. Deze aangelegenheden vallen evenwel buiten de bevoegdheid van de bestuurlijke opdrachtgevers van de projectgroep.

De timing voor het verdere verloop van de werkzaamheden is als volgt:

In mei 2007 werd begonnen met de invulling van het nulalternatief en de projectalternatieven (tot september 2007). Verder wordt gewerkt aan de omgevingsscenario's, de kosten-batenanalyse en de risicoanalyse (tot april 2008).

In juni/juli wordt een aanvang gemaakt met de studie van de vervoerseffecten (tot januari 2008) en de Milieutoets en Externe Veiligheid (tot maart 2008).

Vanaf september/oktober start het onderzoek naar de effecten op de arbeidsmarkt (tot januari 2008) (optioneel), naar de effecten op de grond- en kapitaalmarkt, naar de verkeersveiligheid van de scheepvaart en naar het vervoersmodel van andere vervoerswijzen (beide tot december 2007).

Vanaf januari 2008 worden de PPS-mogelijkheden onderzocht (tot april 2008).

Tussen mei en september 2008 wordt het geheel onderworpen aan een *second opinion* van het Centraal Planbureau (Nederland).

d'eau et de largeur (ainsi que de longueur) du trafic maritime et fluvial actuel et futur mais également pour solutionner les problèmes de capacité pour la navigation maritime et fluviale en cas d'utilisation accrue du complexe éclusier et du canal.

Il faut aussi s'intéresser au transport ferroviaire et routier en relation avec la problématique de l'accessibilité pour la navigation maritime et la navigation intérieure.

Comme il a été mentionné précédemment, l'analyse des entraves a aussi mis en évidence des difficultés en matière de législation, de coûts énergétiques et de facteur de production travail. Toutefois, ces matières ne ressortissent pas à la compétence des autorités qui ont commandé l'étude au groupe de projet.

Pour la suite des travaux, l'échéancier se présente comme suit:

la conceptualisation de l'alternative zéro et des solutions de remplacement au projet a débuté en mai 2007 (jusqu'en septembre 2007). Le travail portant sur les scénarios environnementaux, l'analyse des coûts-bénéfices et l'analyse des risques se poursuit par ailleurs (jusqu'en avril 2008).

En juin/juillet, début de l'étude d'incidence en matière de transports (jusqu'en janvier 2008), ainsi que du test Environnement et Sécurité extérieure (jusqu'en mars 2008).

À partir de septembre/octobre, début de l'étude d'incidence sur le marché de l'emploi (jusqu'en janvier 2008) (facultatif), d'incidence sur le marché foncier et des capitaux, sur la sécurité du trafic (navigation) et sur les structures d'autres moyens de transport (les deux jusqu'en décembre 2007).

À partir de janvier 2008, examen des possibilités de partenariat public-privé (PPP) (jusqu'en avril 2008).

Entre mai et septembre 2008, l'ensemble sera soumis à une deuxième lecture du Bureau central du plan (Pays-Bas).



**Uiteenzetting van de heer Gerrit Braks, Nederlands co-voorzitter, Stakeholders Advies Forum KTG**

Dames en heren,

Het Benelux parlement, een uniek en in mijn ervaring ook nuttig netwerk van vertegenwoordigers van al de parlementen in de Benelux.

Tot voor enkele jaren had ik het genoegen zelf actief deel uit te maken van deze Raad als vertegenwoordiger van de Eerste Kamer. Vandaag vervul ik een andere rol. Samen met Belgisch minister van Staat Miet Smet werk ik op vraag van de ministers aan de uitbouw van breed maatschappelijk draagvlak voor het project rond de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone. Het onderzoekspoor van dit project werd zo-even door de heer Jonker toegelicht. In mijn inleiding geef ik aansluitend uitleg over het processpoor bij dit project.

Na de ondertekening van de Scheldeverdragen in maart 2004 spraken Vlaamse en Nederlandse bewindslieden af om de stakeholders een actieve rol te laten spelen bij het onderzoeksproject naar de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone.

Dit adviesspoor heeft vorm en inhoud gekregen in een *Stakeholders Advies Forum*, afgekort het SAF. In dit Vlaams - Nederlands overleg zitten vertegenwoordigers van de betrokken provincies en gemeenten, van de havens, van het bedrijfsleven, van de landbouw, van de milieuorganisaties en van de binnenvaart. Miet Smet en ik zitten dit SAF bij toerbeurt voor. Wij functioneren daarbij als onafhankelijke gezaghoudende personen.

Het SAF adviseert de bewindslieden gedurende de gehele looptijd van het onderzoeksproject (van onderzoeksopdracht en probleemstelling tot doorvertaling van de onderzoeksresultaten in beleidsconclusies) en dus niet zoals bij projectadvisering enkel over het eindresultaat. Deze permanente inbreng moet leiden tot een hogere kwaliteit van de besluiten en een grotere affiniteit van stakeholders met deze besluiten. Via een mix van open informatie en actieve betrokkenheid bij het onderzoek en de beleidsvoorbereiding wordt bij stakeholders vertrouwen gekweekt in het onderzoeksproces.

**Exposé de M. Gerrit Braks, co-président néerlandais de Stakeholders Advies Forum KGT**

Mesdames et Messieurs,

Le Parlement Benelux est un réseau de députés des pays du Benelux, qui est unique en son genre et qui réalise un travail très utile.

Jusqu'il y a quelques années, j'ai eu l'avantage d'être moi-même un membre actif de ce Conseil en ma qualité de représentant de la Première Chambre. Mon rôle est différent aujourd'hui. Avec la ministre d'État belge, Mme Miet Smet, et à la demande des ministres, je m'emploie à développer au sein de la société un large consensus en faveur du projet relatif à l'accessibilité maritime de la zone du canal. M. Jonker vient de présenter le volet «recherche» du projet. Je livrerai dans mon exposé des explications connexes relatives au volet «processus» du projet.

Après la signature des traités de l'Escaut, en mars 2004, les dirigeants flamands et néerlandais ont convenu de confier un rôle actif aux *stakeholders* dans le cadre du projet de recherche pour l'amélioration de l'accessibilité de la zone du canal.

Ce volet «conseil» a pris la forme d'un *Stakeholders Advies Forum* (SAF). Cet organe de concertation réunit des représentants des provinces et des communes concernées, des ports, des entreprises, du secteur de l'agriculture, des organisations environnementales et de la navigation intérieure. Mme Miet Smet et moi-même présidons le SAF en alternance, en qualité d'autorité indépendante.

Le SAF rend des avis aux instances de décision pendant toute la durée du projet de recherche (depuis la mission d'étude et la formulation du problème jusqu'à la transposition des conclusions de la recherche dans des conclusions politiques). Sa mission ne porte donc pas seulement – comme c'est le cas dans le cadre de l'accompagnement de projets – sur le résultat final. La participation continue du SAF doit contribuer à la qualité des décisions et renforcer l'adhésion des *stakeholders* à ces décisions. La confiance des *stakeholders* est favorisée par la transparence en matière d'informations, ainsi que par leur association active à la recherche et à la préparation de la stratégie.

Inmiddels zijn we een klein jaar aan de slag. In een eerste fase bespeurden wij een zeker scepsis bij de aan het SAF deelnemende partijen over dit zoveelste onderzoeksproject. Inderdaad is er in het verleden heel veel bestudeerd, maar werd nooit een echt vervolg gegeven aan de studies. Maar ook is er nooit een samenhangend onderzoek geweest dat zoals dit project beantwoordt aan de projectonderbouwende voorwaarden die Nederland aan dit soort grote projecten oplegt (voor insiders: de MIT onderbouwning). Het volgen van dit MIT spoor is ook een belangrijke politieke voorwaarde om de beleidsconclusies uit deze onderzoeksfase straks door te kunnen trekken in concrete politieke besluiten. De standpunten van de stakeholders over deze besluiten vormen daarbij naar verwachting belangrijke indicatoren over het bijbehorende maatschappelijke draagvlak. Op de vraag van *stakeholders* of dit onderzoek serieus zou worden genomen hebben de ministers inmiddels ook bevestigd dat zij in september 2008 concrete besluiten wensen te nemen.

Maar sterker dan woorden spreken daden. Een eerste SAF opdracht betrof de advisering over een aantal onderzoeken ten behoeve van de probleem-analyse. *Stakeholders* hebben zeer nuttige bedrijfs-informatie, visies en ervaringen ter beschikking gesteld van de externe onderzoekers. Zij hebben in nauw overleg met deze onderzoekers ook een constructieve bijdrage geleverd aan de doorvertaling van deze input in onderzoeksresultaten. Het SAF stemde unaniem in met de op basis van deze onderzoeken door de projectorganisatie uitgewerkte probleemanalyse. De verwachting is dat ook in het vervolgtraject deze intensieve betrokkenheid van SAF zijn vruchten af zal werpen.

In deze eerste fase zijn er tussen *stakeholders* weinig twistpunten. Iedere partij is voor verbetering van de toegankelijkheid. Maar, ik sluit niet uit dat er tussen stakeholders tegenstrijdige opvattingen komen als het gaat om zaken als dimensie van de sluis (met name rond de diepte van de sluis), urgenties of betaalbaarheid (denk aan PPS constructies). Het is belangrijk dat er op dat moment bij alle partijen vertrouwen is in het onderzoekspoor. Met de unaniem door het SAF gesteunde probleemanalyse is een belangrijke basis gelegd voor dit vertrouwen.

Les travaux se poursuivent depuis un an environ. Il nous a semblé dans un premier temps que les participants au SAF considéraient avec un certain scepticisme ce «*énième*» projet d'étude. Il est vrai que dans le passé, de très nombreuses études ont été menées et qu'elles n'ont pas eu de suite concrète. Toutefois, il n'a encore jamais été mené d'étude suivie répondant, comme c'est le cas en l'occurrence, aux conditions de base telles qu'elles sont fixées par les Pays-Bas pour de grands projets de ce type (pour les initiés: les conditions de base MIT). L'observation de cette «*voie*» MIT constitue également une condition politique importante pour pouvoir transposer les conclusions stratégiques de la phase de recherche dans des décisions politiques concrètes. Selon toute probabilité, les points de vue des *stakeholders* à propos de ces décisions sont révélateurs du consensus social sur lequel elles pourront s'appuyer. Aux *stakeholders* qui leur demandaient si cette étude sera considérée sérieusement, les ministres ont aussi confirmé, entre-temps, qu'ils comptent prendre des décisions concrètes en septembre 2008.

Cependant, les actes en disent souvent plus que les mots. Une première mission du SAF était l'accompagnement d'une série de recherches pour les besoins de l'analyse de la problématique. Les *stakeholders* ont apporté aux chercheurs externes des informations très utiles à propos des entreprises, des points de vue des intéressés et des expériences. Ils ont aussi contribué de manière constructive, et en collaboration étroite avec les chercheurs, à la transposition de cet *input* dans des conclusions de recherche. Le SAF a approuvé à l'unanimité l'analyse de la problématique telle qu'elle a été développée par le groupe de projet sur la base des études. L'on s'attend à ce que l'association intensive du SAF aux activités porte aussi ses fruits dans la phase suivante.

Les points litigieux entre les *stakeholders* sont très peu nombreux dans la première phase. Toutes les parties sont favorables à l'amélioration de l'accessibilité. Cependant, je n'exclus pas que des divergences apparaissent entre les intéressés concernant certains points, comme la dimension de l'écluse (à savoir sa profondeur), les urgences ou le financement (songeons aux constructions PPP). Il importe qu'à ce moment la piste de recherche recueille la confiance de toutes les parties. En appuyant unanimement l'analyse de la problématique, le SAF a jeté une base importante dans ce sens.

Vandaag bezoekt u de Nederlandse kant van de kanaalzone. Naar ik begrepen heb bezocht de Raad vorig jaar al de Vlaamse zijde. Deze kennismaking biedt u – wellicht net als mij bij mijn eerste bezoek aan de Kanaalzone – een aangename verrassing. Een verrassing dat in dit gebied zoveel belangrijke economische activiteiten zijn. Een gebied ook met een indrukwekkende dynamiek. Havengebonden activiteiten ook die qua kerncijfers als toegevoegde waarde, tewerkstelling of bedrijfsinvesteringen vrijwel alle andere havens overtreffen. Twee kerncijfers als illustratie:

de zeehaven van Gent brengt met een relatief bescheiden overslag van ca. 25 miljoen ton per jaar 25% van de toegevoegde waarde op die door alle Vlaamse havens samen wordt gegenereerd en stelt direct en indirect 65.500 mensen tewerk;

de toegevoegde waarde per overgeslagen ton lading van de sterk op industrie gerichte havengebonden activiteiten in de Kanaalzone Gent-Terneuzen is het negenvoudige (!) van die van Rotterdam.

Deze hoge economische score staat ook voor potenties. Potenties die in sterke mate afhangen van een goede ontsluiting. Hiaten in ontsluiting zullen leiden tot stagnatie en mogelijk ook terugloop. Met daarbij in het achterhoofd dat de ontsluiting van andere concurrerende zeehavens vaak al beter is of nog verder verbeterd wordt. In dat verband wijs ik er ook op dat Zeeuws Vlaanderen in zijn geheel genomen nu al kampt met een aantal sociaal-economische problemen. Het onverhoopt teloorgaan van de kanaalzone zal aan beide zijden van de grens diepe sociale sporen trekken. In die omstandigheid raad ik u aan om het dossier van de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone met gepaste aandacht te volgen. Zelf heb ik de indruk dat de aandacht «van buiten de kanaalzone» niet altijd correspondeert met de belangen die er in dit gebied op het spel staan. Met uw werkbezoek toont u aan dat deze aandacht bij u gelukkig wel aanwezig is.

Ik breng u het overzichtkaartje in herinnering dat de heer Jonker liet zien en waarin de Kanaalzone in een breder geografisch perspectief werd getoond. De kanaalzone vormt het centrale deel van de belangrijke vervoer- en distributiecridor Rotter-

Aujourd'hui, vous visiterez la partie hollandaise de la zone du canal. Je crois savoir que l'an dernier, le Conseil s'est rendu du côté flamand. Cette première visite vous réservera sans doute, tout comme ce fut mon cas lorsque j'y suis allé la première fois, une agréable surprise. En effet, le très grand nombre d'importantes activités économiques qui se déploient dans la région, ainsi que son impressionnante dynamique, ont de quoi étonner. De même, les activités liées au secteur portuaire dépassent presque tous les autres ports lorsqu'on considère des chiffres clés comme la valeur ajoutée, l'emploi ou les investissements des entreprises. Citons deux chiffres clés à titre d'exemple:

le port maritime de Gand rapporte, avec un transbordement relativement modeste d'environ 25 millions de tonnes par an, 25% de la valeur ajoutée produite par l'ensemble des ports flamands et fournit 65.500 emplois directs et indirects;

la valeur ajoutée par tonne de chargement transbordée pour les activités portuaires de la zone du canal Gand-Terneuzen, à forte orientation industrielle, est neuf fois (!) plus grande qu'à Rotterdam.

Ce score économique élevé représente aussi un potentiel. Celui-ci dépend en grande partie de la qualité du désenclavement. Des lacunes à ce niveau entraîneront une stagnation et, probablement un recul. A cet égard, il convient de garder à l'esprit que, souvent, des améliorations ont déjà été apportées, ou le sont toujours, à d'autres ports maritimes concurrents. Je souligne à ce propos qu'une série de problèmes socio-économiques se posent déjà en Flandre Zélandaise. Le malencontreux déclin de la zone du canal laisserait de profondes séquelles sociales dans son sillage des deux côtés de la frontière. Dans ces conditions, je vous recommande de suivre le dossier de l'accessibilité maritime de la zone du canal avec toute l'attention requise. Personnellement, j'ai le sentiment que de «l'extérieur de la zone du canal» on n'y accorde pas toujours une attention en proportion avec les intérêts qui y sont en jeu. Par votre visite de travail, vous démontrerez que votre intérêt est fort heureusement réel.

Je vous rappelle la carte d'ensemble que M. Jonker vous a montrée et dans laquelle la zone du canal est située dans une perspective géographique plus large. La zone du canal constitue la partie centrale de l'important corridor de transport

dam - Parijs. Voor deze corridor staat het Europese Seine-nord project op stapel. Dit ambitieuze project beoogt een betere binnenvaartontsluiting via een verbinding Schelde-Rijn, Kanaal Gent-Terneuzen, Bovenschelde, Canal Seine-nord en Seine. Een project dat de oververzadigde snelwegen moet ontlasten en de milieuhinder moet verminderen. Maar ook een project dat binnen enkele jaren een extra capaciteitsbeslag zal leggen op het sluiscomplex te Terneuzen. Vlaanderen en Nederland anticiperen in het project KTG ook op dit Seine-nord project.

De met dit project KTG tot stand gekomen goede samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse overheden biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen in de regio. Maar een op ontwikkeling gerichte samenwerking is niet enkel een zaak van de Vlaamse en Nederlandse overheden. Nieuwe of verdiepte grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven tussen provincies, gemeenten, havens, bedrijfsleven of belangenorganisaties zijn nodig om dit gebied tot één samenhangende sociaal-economische cluster om te smeden. Ik heb de indruk dat in deze regio toch nog vaak met de rug naar elkaar wordt gewerkt. Dit project biedt toelating. Ik verwacht dat de SAF partijen hier hun verantwoordelijkheid zullen opnemen en het onderlinge netwerk ook grensoverschrijdend zullen versterken. Daarmee geef ik u wellicht tegelijk een voorzet voor discussie met een aantal hier aanwezige Nederlandse *stakeholders*.

## BESPREKING

**De heer Blom** dankt de heer Braks voor zijn uiteenzetting.

Ter attentie van de verschillende sprekers wijst hij erop dat de Benelux in zijn reflectie over zijn toekomst een groot belang hecht aan de grensoverschrijdende samenwerking. Het dossier van de kanaalzone Gent-Terneuzen is ongetwijfeld één van de prioriteiten op dat vlak.

**De heer Sevenhans** vraagt wat de impact is van de opening van de Westerscheldetunnel op de ontwikkeling van de havens van Vlissingen en Ter-

et de distribution Rotterdam - Paris. Ce corridor est l'objet du projet européen Seine-nord. Cet ambitieux projet tend à mieux désenclaver la navigation intérieure via une liaison Escaut-Rhin – canal Gand-Terneuzen, Escaut supérieur, Canal Seine-nord et Seine. Il doit aussi décharger les autoroutes sursaturées et diminuer la pollution. D'ici à quelques années, ce projet établira également un rendement capacitaire supplémentaire pour le complexe éclusier de Terneuzen. Par le projet KTG, la Flandre et les Pays-Bas anticipent aussi le projet Seine-nord.

La bonne coopération établie à la faveur du projet KTG entre les autorités flamandes et hollandaises offre à la région de nouvelles chances de développement. Toutefois, ce type de coopération axée sur le développement n'est pas seulement l'affaire des autorités flamandes et néerlandaises. De nouvelles initiatives ou des coopérations transfrontalières en profondeur associant les provinces, les communes, les ports, le monde des entreprises ou les groupements d'intérêt, sont aussi nécessaires pour transformer cette zone en un ensemble socio-économique cohérent. J'ai le sentiment que l'on a encore souvent coutume, dans cette région, de travailler chacun pour soi. Ce projet est l'occasion d'un rapprochement. J'espère que les participants au SAF prendront leurs responsabilités en la matière et qu'ils consolideront le réseau de part et d'autre de la frontière. Ce souhait est sans doute aussi une manière de vous suggérer un sujet de discussion avec les *stakeholders* néerlandais, dont quelques-uns sont ici présents.

## DÉBAT

**M. Blom** remercie M. Braks pour son exposé.

Il souligne à l'attention des différents orateurs que le Benelux accorde beaucoup d'importance, dans le cadre de sa réflexion sur son propre avenir, à la coopération transfrontalière. Le dossier de la zone du canal Gand-Terneuzen est sans aucun doute l'une des priorités à cet égard.

**M. Sevenhans** demande quelle est l'incidence de l'ouverture du tunnel de l'Escaut occidental sur le développement des ports de Flessingue et de

neuzen. Volgens de pers beantwoordt het resultaat niet helemaal aan de verwachtingen.

**De heren Van der Hart**, algemeen directeur Zeeland Seaports, en **Lonink** preciseren dat er bij de opening van de tunnel in 2003 grote verwachtingen waren op het vlak van dynamiek en ontwikkeling. Die zijn de eerste jaren niet uitgekomen omdat er toen een periode van lichte economische recessie kwam. De laatste tijd trekt de economie echter zeer sterk aan en gaan de zaken zeer snel de goede richting uit.

De tunnel zorgt in elk geval voor een degelijke ontsluiting naar het Noorden. In het vervolgonderzoek zal de toegankelijkheid van het gebied globaal en grondig worden bekeken. De toegankelijkheid is een van de voorwaardenscheppende vereisten voor economische ontwikkeling.

**De heer Van der Hart** voegt daar nog aan toe dat de ruimte schaars wordt in Vlissingen, terwijl er nieuwe ontwikkelingen ontstaan, bijvoorbeeld met betrekking tot het containervervoer. De uitbreidingsmogelijkheden liggen eerder aan deze kant van het water. De tunnel maakt het mogelijk daar veel efficiënter gebruik van te maken.

### Rondvaart door het sluisencomplex en op het kanaal

**De heer Blom** dankt alle sprekers. Het gezelschap scheept vervolgens in voor een rondvaart per schip door het sluisencomplex, op het Nederlandse gedeelte van het kanaal tot de brug in Sluiskil en in de haven van Terneuzen.

Tijdens de rondvaart geeft **de heer Willem Vinke**, ministerie van Verkeer en Waterstaat (Nederland) uitleg over het Kanaal. **De heer Van der Hart** verstrekt een aantal cijfers over Zeeland Seaports.

**De heer Vinke** herinnert eraan dat het kanaal 32 km lang is, waarvan 14 in Nederland en 18 in België. Het is 13,50 meter diep. De maximum toegelaten diepgang is 12,5 meter.

Het sluisencomplex bestaat uit drie sluisen. De Middensluis dateert van 1910 en werd gerenoveerd in 1986. Zij is 140 meter lang en 17,4 meter breed.

Terneuzen. D'après les médias, les résultats ne répondraient pas entièrement aux attentes.

**MM. Van der Hart**, directeur général de *Zeeland Seaports*, et **Lonink** indiquent qu'à l'ouverture du tunnel, en 2003, les espoirs étaient importants sur le plan de la dynamique et du développement. Ces espoirs ne se sont pas réalisés au cours des premières années en raison d'une légère récession économique. Ces derniers temps, toutefois, l'économie affiche une nette relance et une évolution positive très rapide se dessine.

Le tunnel assure en tout cas un désenclavement considérable vers le Nord. L'accessibilité de la zone sera examinée globalement et en profondeur dans le cadre de l'étude du suivi. L'accessibilité est l'une des exigences visant à créer de meilleures conditions pour le développement économique.

**M. Van der Hart** ajoute que l'espace devient rare à Flessingue alors que de nouvelles évolutions apparaissent, par exemple en matière de transport de conteneurs. Les possibilités d'extension se situent plutôt de ce côté-ci du fleuve. Le tunnel permet de les utiliser beaucoup plus efficacement.

### Tour en bateau dans le complexe éclusier et sur le canal

**M. Blom** remercie tous les orateurs. Ensuite, l'assemblée embarque pour un tour en bateau dans le complexe éclusier sur la partie néerlandaise du canal, jusqu'au pont de Sluiskil, et dans le port de Terneuzen.

Pendant l'excursion, **M. Willem Vinke**, *du ministère des Communications (Pays-Bas)*, donne des explications à propos du Canal. **M. Van der Hart** fournit une série de chiffres relatifs à Zeeland Seaports.

**M. Vinke** rappelle que le canal mesure 32 km de long, dont 14 sont situés aux Pays-Bas et 18 en Belgique. Sa profondeur est de 13,50 mètres. Le tirant d'eau maximum autorisé est de 12,5 mètres.

Le complexe éclusier se compose de trois écluses. L'écluse moyenne (Middensluis), datant de 1910, a été rénovée en 1986. Elle a une longueur de



De maximum diepgang is 6,5 meter. De maximumafmetingen voor schepen is 120 op 16 meter.

De Middensluis is slechts een beperkt aantal uren per dag beschikbaar, gelet op het getijdenvenster. Zij wordt onder andere aangewend voor de binnenvaart en de recreatievaart, maar bijvoorbeeld ook voor het schutten van de achterste sleepboot wanneer het geheel van het zeeschip plus de voorste en achterste sleepboot te lang is voor de Westsluis. De Middensluis speelt ook een belangrijke rol op het vlak van de afwatering van het Schelde- en Leiebekken, waarvoor het kanaal van groot belang is.

De Oostsluis, bestemd voor de binnenvaart, werd in gebruik gesteld in 1968. Zij meet 250/270 meter op 23,5 meter. De maximumdiepgang is 4 meter.

De Westsluis, bestemd voor de zeevaart, meet 270/290 meter op 34 meter. De maximumdiepgang bedraagt 12,50 meter.

Het totaal aantal schuttingen in 2005 bedroeg  $\pm$  69 000: 57 258 voor de binnenvaart, 8 994 voor de zeevaart en 3064 voor de recreatievaart.

De heer Vinke vestigt nog de aandacht op het probleem van de wegbrug van Sluiskil. Die is niet alleen onderhoudsgevoelig en kwetsbaar voor aanvaringen, zij slaat ook zeer frequent open.

In totaal staat de brug ongeveer 6 uur per dag open. De gemiddelde openingsduur is 16 minuten. Het wegverkeer ondervindt dus veel hinder van de brug.

**De heer Van der Hart** preciseert dat Zeeland Seaports ontstaan is door het samengaan van de havens van Terneuzen en Vlissingen. De eerste was winstgevend, de tweede verlieslatend. De overheid was ertoe gehouden de verliezen bij te passen, en bovendien was die verplichting niet begrensd (open eindregeling). De overheid wou van die verliespost af. Er is toen een regeling uitgewerkt waarbij de

140 mètres et une largeur de 17,4 mètres. Le tirant d'eau maximum est de 6,5 mètres. La dimension maximum des bateaux est de 120 sur 16 mètres.

La *Middensluis* n'est disponible que quelques heures par jour, en fonction des marées. Elle est utilisée, entre autres, pour la navigation intérieure et pour la navigation de plaisance, mais aussi, par exemple, pour écluser un remorqueur arrière lorsque l'ensemble d'un navire, plus le premier et le dernier remorqueur, est trop long pour l'écluse occidentale (la *Westsluis*). La *Middensluis* joue aussi un grand rôle au niveau de l'évacuation des eaux du bassin Escaut-Lys, pour laquelle le canal est très important.

L'écluse orientale (*Oostsluis*), qui est destinée à la navigation intérieure, a été mise en service en 1968. Elle mesure 250/270 mètres sur 23,5 mètres. Le tirant d'eau maximum est de 4 mètres.

L'écluse occidentale (*Westsluis*), qui sert à la navigation maritime, mesure 270/290 mètres sur 34 mètres. Le tirant d'eau maximum est de 12,50 mètres.

En 2005, il y a eu environ 69 000 éclusages: 57 258 pour la navigation intérieure, 8 994 pour la navigation maritime et 3064 pour la navigation de plaisance.

M. Vinke attire l'attention sur le problème du pont routier de Sluiskil, qui est sensible du point de vue de l'entretien et de l'abordage. De plus, il s'ouvre très fréquemment.

Au total, le pont est ouvert 6 heures par jour environ avec une durée d'ouverture moyenne de 16 minutes. Il gêne donc considérablement le trafic routier.

**M. Van der Hart** précise que Zeeland Seaports est issu de la conjonction des ports de Terneuzen et de Flessingue. Le premier réalisait des bénéfices alors que le deuxième était en déficit. L'État était tenu de compenser ces pertes et, de plus, cette obligation était illimitée (accord sans limite de durée). Les autorités souhaitaient se débarrasser de ce poste déficitaire. C'est ainsi qu'un accord a été

twee havens zijn samengegaan in ruil voor een financiële regeling (betaling).

Zeeland Seaports verwerkt 30 miljoen ton per jaar, wat niet in de buurt komt van de 390 miljoen ton van Rotterdam. Toch bedraagt de toegevoegde waarde  $\frac{1}{4}$  van die van Rotterdam. Zeeland Seaports beslaat 4 500 ha, ongeveer gelijk verdeeld tussen de twee havens.

Zeeland Seaports wordt verder uitgebouwd langs de kant van Terneuzen, in de richting van de Belgische grens en langs de Axelse vlakte.

Er zijn ook nieuwe ontwikkelingen, zoals de uitbouw van een glastuinbedrijf van  $\pm 200$  ha, dat zal draaien op de restwarmte en de CO<sup>2</sup> die door de industrie voortgebracht wordt. De tewerkstelling kan worden geschat op  $\pm 4$  personen per ha, of 800 in totaal. De productie gaat rechtstreeks naar de consument.

Ongeveer 20 % van de Zeeuwse beroepsbevolking is actief in rechtstreeks of onrechtstreeks havengerelateerde jobs.

Zeeland Seaports heeft zeer veel belang bij een optimale toegankelijkheid van de kanaalzone, in de eerste plaats via de sluis, maar evengoed via de spoorweg en de weg. Zeeland Seaports hecht veel belang aan de spoortoegang, met de verbinding Axel-Zelzate, met het oog op de mogelijkheid van een directe verbinding Vlissingen-Antwerpen zonder langs Roosendaal te moeten gaan, en op de ontwikkeling van de Axelse vlakte.

Er is onder andere behoefte aan een groot-schalige containerterminal. De ruimte die nu ter beschikking is, raakt op, vooral in Vlissingen. Langs de westelijke kanaaloever is tussen 400 en 500 ha beschikbaar.

De heer Van der Hart verwijst ten slotte nog naar recente ontwikkelingen zoals Cargill (Sas van Gent), Nedalco dat bio-ethanol zal produceren met reststof van de productie van Cargill (aangevuld met aanvoer van op zee), en de uitbouw van het Biopark in Terneuzen een investering van  $\pm 500$  miljoen euro en met een tewerkstelling van ongeveer 1500 personen.

élaboré, aux termes duquel les deux ports se sont associés en échange d'un arrangement financier (paiement).

Zeeland Seaports traite 30 millions de tonnes par an. Ce chiffre est très éloigné des 390 millions de Rotterdam, mais la valeur ajoutée atteint  $\frac{1}{4}$  de celle de Rotterdam. Zeeland Seaports couvre une superficie de 4 500 ha, plus ou moins également répartie sur les deux ports.

Le développement de Zeeland Seaports se poursuit du côté de Terneuzen, en direction de la frontière belge et de la commune d'Axel.

Il y a également des nouveautés, comme l'exploitation d'une horticulture en serres d'environ 200 ha dont le fonctionnement sera assuré par la chaleur résiduelle et par le CO<sup>2</sup> produit par l'industrie. L'emploi est estimé à environ 4 personnes par ha, soit 800 au total. La production partira directement vers les consommateurs.

En Zélande, près de 20 % de la population active occupe un emploi directement ou indirectement lié aux ports.

L'accessibilité optimale de la zone du canal, d'abord par le biais de l'écluse mais aussi par la voie ferrée et par la route, est essentielle pour Zeeland Seaports. Zeeland Seaports attache beaucoup d'importance à l'accès ferroviaire, avec la liaison Axel-Zelzate, dans l'optique d'une possible liaison directe Flessingue-Anvers sans devoir passer par Roosendaal et du développement de la commune d'Axel.

Un terminal pour conteneurs à grande échelle est nécessaire, entre autres. Actuellement, il n'y a pratiquement plus d'espace disponible, surtout à Flessingue. Le long de la rive occidentale du canal, 400 à 500 ha sont disponibles.

M. Van der Hart mentionne encore de récentes réalisations, comme Cargill (Sas van Gent) et Nedalco, qui produira du bioéthanol sur la base de déchets de la production de Cargill (plus un approvisionnement en mer), ou le développement du Biopark à Terneuzen, un investissement de  $\pm 500$  millions d'euros entraînant la création de 1500 emplois environ.

**De heer Blom** bedankt de sprekers voor hun deskundige uitleg en de organisatoren voor de goede organisatie van het werkbezoek.

*De rapporteur,*

L. SEVENHANS

*De voorzitters,*

L. BLOM  
J. HESSELS

**M. Blom** remercie les orateurs d'avoir partagé leur expertise à travers leurs exposés. Il remercie aussi les organisateurs, qui ont parfaitement orchestré la visite de travail.

*Le rapporteur,*

L. SEVENHANS

*Les présidents,*

L. BLOM  
J. HESSELS